



# Over goed jatten en slecht verzinnen

De Opel Astra is net zomin nieuw als de Seat Leon dat ten tijde van zijn introductie was, aangezien we de onderhuidse techniek al kennen van diverse zustermodellen. Welk no-nonsense-merk maakt optimaal gebruik van platformdeling voor z'n 'eigen' plug-in hybride C-hatchback?

TEKST DRIES VAN DEN ELZEN FOTOGRAFIE MARTIJN BRAVENBOER

ONDANKS EEN GROOT AANTAL OVEREENKOMSTIGE ONDERDELEN IS HET NIET ZO dat we hier net zo goed de VW Golf e-Hybrid tegenover de Peugeot 308 Hybrid hadden kunnen zetten. Individuele merken binnen een conglomeraat hebben soms verrassend veel vrijheid om hun eigen merkfilosofieën op een product los te laten. Met als gevolg merkbare verschillen in bedieningsconcepten, onderstelkarakters of aansturing van de aandrijflijn, om maar een paar voorbeelden te noemen. Seat en Opel zijn wat dat aangaat inmiddels uitgegroeid tot elkaars tegenpolen. Beide merken

hebben geen premium-aspiraties, maar wel een strak design, eenvoudige interieurs en licht-dynamische rijeigenschappen. Allemaal kenmerken die we bij Autovisie wel kunnen waarderen. Dat de merken en concerns waartoe ze behoren niet alleen intern goed naar elkaar kijken, maar ook de concurrentie nauwlettend in de gaten houden, blijkt wel uit dit tweetal. De C-segment hatchback was voor de opkomst van de crossover min of meer de gemiddelde Europese auto, zodat iedereen inmiddels wel weet wat de maximale hoeveelheid auto is die je voor het standaardtarief kunt

aanbieden. Zowel qua afmetingen, vermogen, gewicht, prijzen als comfortvoorzieningen zijn de Opel Astra en Seat Leon op papier erg aan elkaar gewaagd. Laten we eens kijken wat daar in de realiteit van overblijft.

## Kosten, uitrusting en veiligheid

Het lukt Opel niet meer om in het C-segment een hatchback aan te bieden onder de 30.000 euro. Een 110 pk sterke 1.2 turbo met handbak start bij 31.949 euro, de 130 pk-versie kost 1000 euro extra en een automaat drie mille daar weer bovenop. Het topmodel is deze plug-in hy-

bride met 180 pk uit een 150 pk sterke 1.6 turbo en een 110 pk leverende elektromotor, die in de achttraps automaat is geïntegreerd. Hij is leverbaar in vijf versies met prijzen tussen de 38.949 en 44.249 euro. De GS Line die we hier hebben, is daarvan de duurste. Die heeft behalve een aardig complete uitrusting (zie overzicht) ook een extra sportieve aankleding met een andere voorbumper, zwarte details en een interieur met o.a. sportstoelen. Maar voor wielen groter dan 17 inch zul je moeten bijbetalen. Ook voor een 7,4 kWh in plaats van 3,7 kWh boordlader, om de laadtijd te halveren, ben je 299 euro





Vroeger kocht je een Astra (mogelijk) om z'n vermakelijke rijeigenschappen. Nu stijgen die niet boven de middelmaat uit, al is er weinig mis mee.

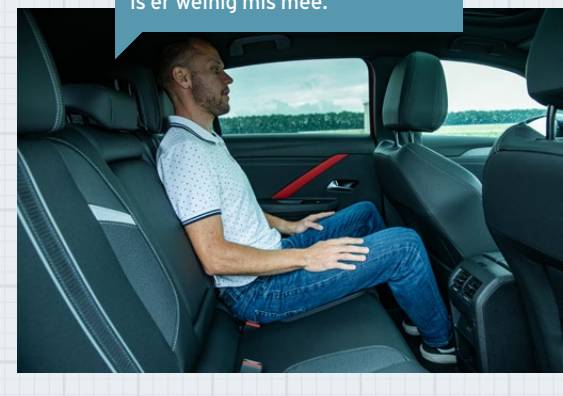
extra kwijt. Het meest verrassend op een auto van dit prijsniveau is echter het ontbreken van zelfs maar een basic navigatiesysteem. Dat kost tussen de 649 en 1399 euro.

Seat laat zien dat het toch nog een beetje de prijsstunter van het VW-concern is, met een starttarief van 27.490 euro voor een Leon met 90 pk sterke 1.0 TSI, waarop lichtmetaal, airco en een radio niet eens ontbreken. Een 110 pk sterke TSI gaat voor 30.250 euro de deur uit, een automaat kost een additionele 2550 euro. Ook Seat offreert voor een geringe meerprijs een 130 pk-versie, en zelfs een 150 pk-versie uit een 1.5 TSI. De plug-in hybride die we gevraagd hebben als tegenstander van de Opel, is er maar in één versie die 39.050 euro kost. Met de kleine kanttekening dat het model tijdelijk niet leverbaar is vanwege onderdelentekorten. De Leon doet het met een 150 pk leverende 1,4-liter turbomotor en een 116 pk sterke elektromotor, die in de zestraps DSG-bak huist. Met een 12,8 kWh-accupakket zou een EV-actieradius van 62 kilometer gehaald moeten worden, tegenover 61 kilometer voor de Astra met z'n 12,4 kWh-accu. Ondanks de lagere prijs zit de Leon bepaald niet minder in z'n spullen.

Stoel- en stuurverwarming en een 360-graden parkeercamera ontbreken weliswaar, maar navi en uitgebreidere rij- en parkeerassistentie zijn aanwezig. Als optie kunnen we de adaptieve dempers van 850 euro aanraden, en wie stoel- en stuurverwarming (plus een draadloze telefoonlader) niet kan missen, is 1045 euro kwijt voor het 'Technology Pack'. Twee jaar meer garantie dan de twee jaar van de Opel zetten de Leon verder op voorsprong.

### Ontwerp en afwerking

Omdat de PHEV standaard als 'FR' wordt uitgevoerd, zijn sportievere bumpers en getinte ramen altijd van de partij, evenals zwarte sportstoelen met rode stiksels. In combinatie met de 18-inch wielen staat er overtuigend de meest aantrekkelijke auto op het MQB-platform. Maar neem hem liever in een andere kleur dan dit saaie zwart. Ook in het interieur wijst niets erop dat Seat de onderkant van het groepsaanbod vertegenwoordigd. Waar nodig zijn de onderliggende kunststoffen ingepakt met zacht materiaal. De algehele indruk is door de aanwezigheid van grote schermen uitgesproken modern. De afwerking is van het niveau VW-Skoda en daarmee ruim voldoende.



Die afwerking staat daarmee een half treetje boven die van de Opel Astra, die vooral door ruimhartig gebruik van pianolak-kunststof wat meer piepjes en kraakjes vertoont. Maar da's dan ook alles. De vormgeving is verder niets minder fantasievol en met de rode sierlijsten zelfs iets kleurrijker. Ook hier bepalen twee schermen het aanzicht. Beide zijn ingebouwd in een grote kunststof plaat in dezelfde stijl als de grille. Het ziet er aardig uit, maar het Opel-dashboard op basis van Stellantis-techniek is toch wat minder uitgebreid of prettig in het gebruik. Alleen al het feit dat je de inhoud



Boven: met de PHEV-accu onder de laadvloer blijft daar weinig extra opbergruimte over. Onder: de aandrijflijn is oké, maar niet beter dan die van de Seat.



De strakke, op gebruiksgemak gefocuste interieurstijl uit de GM-tijd is er nog. De stoelen met AGR-keurmerk gelukkig ook.



ervan alleen vanuit stilstand kunt configureren, is tamelijk storend. Als GS Line beschikt de Astra eveneens over zwarte sportstoelen met rode accenten, plus sportieve bumpers en overwegend zwarte kunststof versierselen. Het nieuwe 'vizier' aangezicht staat 'm zonder meer goed en maakt van de Astra visueel een welkome afwisseling van de generieke norm. Bovendien maakt de platte grille 'm optisch lager en breder, wat goed is voor de verhoudingen.

### Comfort en functionaliteit

De overgang naar Stellantis is bij Opel gelukkig niet ten koste gegaan van de inmiddels legendarische 'Aktion Gesunder Rücken'-stoelen. Nog steeds scoort de Astra pluspunten met deze (optionele) sportstoelen, waaraan van alles instelbaar is, zodat het zitcomfort op langere ritten gegarandeerd is. Minder goed is het zicht rondom, vanwege de dikke A-stijlen en hoog gemonteerde buitenspiegels. Achterin

is het zitcomfort zeker niet van hetzelfde niveau als op de AGR-stoelen. De achterbank is aan de korte en lage kant. Zoals in menig andere PHEV hoeft je niet veel te verwachten van de bagageruimte. De vloer ligt hoog vanwege de accu eronder, zodat het volume op het niveau van een segment lager ligt.

Maar de Leon doet het op dat vlak nog beter. Diens laadruimte is niet alleen ondiep, maar ook tamelijk kort. De opgegeven 270 liter is maar 19 liter meer dan een Seat Mii te bieden heeft. Dan wordt een stationwagon toch ineens interessant. Een vlakke laadvloer creëren lukt beide auto's zonder probleem. Je hoeft niet lang te zoeken naar waar die laadruimte is gebleven. De Leon biedt namelijk een paar centimeter meer beenruimte, een langere zitting en een achterbankleuning aan met een comfortabelere zithoek. Schouder ruimte is er iets minder, omdat je achterin tussen de C-stijlen zit. Zo'n

goede pasvorm als de voorstoelen van de Astra hebben die in de Seat niet, maar op zichzelf is er weinig mis mee. De zitting is lang genoeg, de flanken hoog genoeg en de vulling stevig genoeg. De zitpositie ten opzichte van stuur en pedalen is in beide auto's vergelijkbaar, waarbij het mogelijk is om lekker diep op de bodem te kruipen. In de Seat is het zicht rondom daarbij iets beter.

### Infotainment en bediening

Het infotainmentscherm van de Leon lijkt grotendeels op dat van de Cupra Born, die we tot voor kort als duurtester op de redactie hadden. Daar waren we niet bepaald over te spreken, maar het lijkt alsof het systeem in de Leon wat vlotter en stabielere reageert. Nog steeds zijn de menu's niet allemaal even logisch en is het vervelend dat de 'slider' voor volume- en temperatuurinstelling niet verlicht is. Sowieso blijft een scherm zonder fysieke knoppen behelpen. Verder doet het ding wat het moet doen, met decente smartphone-integratie en bruikbare navigatie. Het digitale dashboard is wel helemaal goed, dankzij diverse weergavemogelijkheden (waaronder een volledige navigatiekaart) en een frisse look.

**'Helaas lijdt de Opel onder een slecht doseerbaar rempedaal'**

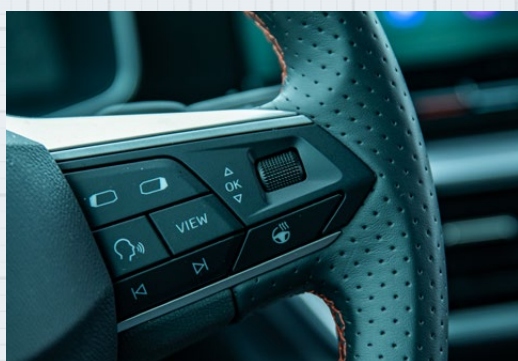
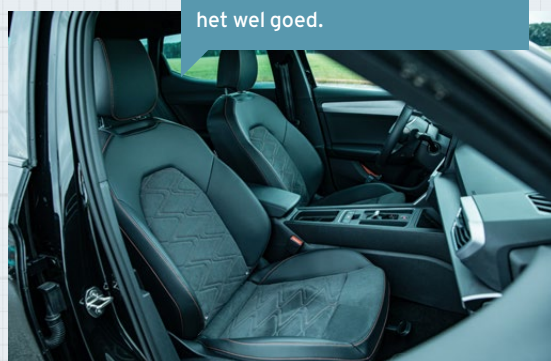




Graag hadden we meer fysieke knoppen gezien en liefst ook een beter infotainmentsysteem. Onder: met het zitcomfort zit het wel goed.



Ook hier een forse accu onder de laadvloer en daardoor een beperkte bagageruimte. Je koopt 'm beter als stationwagon.



**Testnotitie  
Tijanni van  
Groeningen**



De rondingen van de vorige generatie Opel Astra hebben plaatsgemaakt voor strakke lijnen. Gecombineerd met de opvallende kleuren waarin de nieuwe Astra beschikbaar is, geeft dit de auto een modern uiterlijk dat wel eens erg in de smaak zou kunnen vallen bij jong en oud. De primaire kleur uit het exterieur is als accent terug te vinden in de cabine, waardoor die een dynamisch uiterlijk krijgt. Op het interieur is weinig aan te merken, afgezien van de matig in elkaar gezette brillenhouder boven de middentunnel. De Seat Leon is wat meer ingetogen. Zwart- en grijs tinten voeren de boventoon, maar alles zit zo goed in elkaar dat het niet perse saai te noemen is. De materialen voelen over het algemeen aan alsof ze van iets betere kwaliteit zijn dan die in de Opel, maar beide auto's zijn op dit gebied zonder meer geslaagd.

Boven: het lukt de Leon wel om boven de massa uit te stijgen met zijn rijeigenschappen. Als dat niet volstaat, is de Cupra-versie een serieus leuk rijdende hybride GTI.

Daar heeft de Astra geen weerwoord op, want die komt niet veel verder dan een eenvoudige boordcomputer. Het infotainmentsysteem is aangevuld met een paar fysieke sneltoetsen en de complete klimaatbeheersing is met een apart clustertje onder het scherm te bedienen. Dat kunnen we altijd waarderen. Verder blinkt het systeem van de Astra uit in eenvoudige vormgeving en bijbehorend gebruiksgemak. Het is afkomstig uit de stallen van Stellantis en daarmee niet per se het meest moderne op de markt. Opel heeft er wel een eigen draai aan gegeven qua vormgeving en menustructuren, maar die vergt wat gewenning. De kaartweergave van de TomTom-navigatie oogt wat gedateerd, maar de verkeersinfo is bijvoorbeeld wel up-to-date. En hij kan (draadloos) overweg met je smartphone.

**Prestaties en verbruik**

Ook qua aandrijflijn heeft Opel geen andere keus dan te 'jatten' uit de Stellantis-voorraden, wat erop neerkomt dat de Astra dezelfde techniek onder de kap heeft als onze duurtest-Peugeot 308. Daarvan weten we inmiddels dat je onder de gunstigste omstandigheden zo'n 50 kilometer ver komt op een lading,

maar meestal iets minder. Als de 1.6 turbo het werk overneemt, is een verbruik van 1 op 17,5 haalbaar bij een anticiperende rijstijl. Het samenspel tussen beide krachtbronnen is zodanig dat je meestal niet weet welke motor wat doet. Je krijgt het gevoel met een krachtige tweeliter turbomotor te rijden, althans totdat de accu leeg is. Wanneer er minder elektrisch vermogen beschikbaar is, kan het geheel wat trager reageren. Helaas lijdt de Opel onder een slecht doseerbaar rempedaal, omdat het motorremvermogen van de elektromotor niet constant gehouden kan worden tijdens het terugschakelen van de achtbak. Daardoor kom je vaak schokkerig tot stilstand.

Daarvan heeft de Seat met z'n DSG-transmissie helemaal geen last. Het regeneratief remmen is zo goed als onmerkbaar in het rempedaal verstopt. Ook tijdens overig rijwerk reageert de aandrijflijn van de Leon vlotter

en soepeler, zelfs bij het wegrijden vanuit stilstand. Een leek zou niet eens in de gaten hebben dat hij of zij met een PHEV rijdt. Qua snelheid zit er niet zoveel verschil tussen de twee. De opgegeven 0-100-sprints konden we vanwege vochtig wegdek niet evenaren, maar als de auto's eenmaal rollen, is de acceleratie indrukwekkend. Zelfs op louter elektrisch vermogen kom je makkelijk met het verkeer mee. De Leon haalde niet alleen 11 kilometer meer op een acculading dan de Opel, maar versloeg 'm ook met het verbruik als de accu leeg is door 1 op 18,9 te realiseren.

**Rijeigenschappen**

Ook al lijkt Cupra nu de sportieve rol van Seat over te nemen, toch verwacht je van de Leon iets meer dan een auto om van A naar B te komen. En gelukkig krijg je dat ook. Hij is bij lange na niet zo losbandig als de plug-in hybride-versie van de Cupra Leon, maar wel dege-



lijk een GTI-light qua rijgedrag. Zoals gezegd kunnen we de variabele dempers aanraden, omdat die een enorm breed werkgebied hebben, van gemiddeld comfortabel tot behoorlijk stug. Maar de Leon moet het van meer dan alleen de dempers hebben. De hele auto is gewoon goed in balans, waarbij je voelt dat het gewicht dankzij het accupakket gelijkmatig over de vier wielen is verdeeld. Daardoor is de wegligging mooi neutraal, met veel mechanische grip en mogelijkheden om de auto met het stuurwiel én het gaspedaal van koers te laten veranderen. Bovendien voegt de zwaardere

sportstand van de besturing daadwerkelijk wat extra gevoel toe.

De Opel Astra kan z'n sportieve GS Line-ambities niet zo goed waarmaken. Voor normaal gebruik is het onderstel (met torsie-as tegenover de geavanceerdere multilink-as van de Leon) voldoende comfortabel. Zoals elke auto met een dergelijke achteras kan hij op korte oneffenheden wat klapperen, maar het mag geen naam hebben. Ook in de Opel voel je dat er achterin wat gewicht ligt om 'm minder neuslastig te maken. Maar uiteindelijk zul je het toch met saai onderstuur moeten doen als de auto aangeeft dat het mooi is geweest. De Astra lijkt ietsje steviger op de weg te staan dan de echt comfortgerichte Peugeot 308, maar wat ons betreft had het (eventueel optioneel) nog iets stugger gemogen als dat meer rijplezier oplevert. Iets meer tegendruk in de besturing was ook fijn geweest om de dosering te verbeteren, maar wederom is het voor dagelijks gebruik goed genoeg.

**Rijassistentie**

Saai onderstuur of niet, de Astra presteerde op de uitwijkproef (waar ESP en banden

belangrijker zijn dan weggedrag) prima. Het is geen verrassing dat ook in een noodsituatie de grens wordt aangegeven door een auto die doorglijdt over de voorbanden, maar dat gebeurt pas laat en zonder blokkerende wielen of andere vormen van controleverlies. De adaptieve cruise control is goed in staat om de auto zelf tussen de lijnen te houden, maar reageert niet altijd even voorspelbaar op wat er vóór de auto gebeurt. De minimale volgafstand is te groot en op een invoegende auto wordt regelmatig met paniekerig remmen gereageerd.

Ook dat heeft de Seat Leon met z'n (standaard) adaptieve cruise control beter voor elkaar. Hij reageert over het algemeen wat sneller op wat er gebeurt en kan zichzelf op een niet overdreven bochtig traject goed tussen de markeringen houden. Beide auto's vragen geregeld om behoorlijk wat tegendruk op de besturing als bewijs van alertheid. Dat mag van ons wel ietsje minder, omdat je met de handen netjes op kwart voor drie alsnog doelbewust moet sturen om een alarm te voorkomen, in plaats van dat de auto zelf via sensoren voelt dat je je handen wel degelijk netjes aan het stuur hebt.

**'De Seat is wel degelijk een GTI-light qua weggedrag'**



## Opel Astra 1.6 Turbo Hybrid GS Line / Seat Leon 1.4 TSI e-Hybrid FR Business Intense

## Specificaties

	Opel	Seat
<b>brandstofmotor</b>	Opel vier-in-lijn, 1598 cm <sup>3</sup> vier kleppen per cilinder, turbo	Seat vier-in-lijn, 1395 cm <sup>3</sup> vier kleppen per cilinder, turbo
<b>max. vermogen</b>	150 pk (110 kW)/6000 min <sup>-1</sup>	150 pk (110 kW)/5000 min <sup>-1</sup>
<b>max. koppel</b>	250 Nm/1750 min <sup>-1</sup>	250 Nm/1550 min <sup>-1</sup>
<b>boring x slag</b>	77 x 85,8 mm	74,5 x 80 mm
<b>plaatsing brandstof</b>	dwars voorin benzine	dwars voorin benzine
<b>elektromotor</b>	synchroonmotor perm. magneet	synchroonmotor perm. magneet
<b>max. vermogen</b>	110 pk/320 Nm	116 pk/330 Nm
<b>plaatsing</b>	transmissie	transmissie
<b>max. systeemvermogen</b>	180 pk/360 Nm	204 pk/350 Nm
<b>accu capaciteit</b>	12,4 kWh	12,8 kWh
<b>max. laadvermogen</b>	3,7 kW	3,6 kW
<b>spec. massa, spec. verm.</b>	8,8 kg/pk, 93,9 pk/l	8,4 kg/pk, 107,5 pk/l
<b>transmissie</b>	achttraps automaat	zestraps aut. met dubbele kopp.
<b>aandrijfwijze</b>	voorwielen	voorwielen
<b>wielophangingen v/a</b>	McPh., stabi / torsie-as, stabi	McPh., stabi / multi-link, stabi
<b>remmen v/a</b>	gevent. schijven / schijven	gevent. schijven / schijven
<b>banden uitvoering</b>	225/45R17	225/45R17
<b>banden testauto</b>	Michelin Primacy 4, 225/40 R18	Bridgestone Tur. T005, 225/40R18

## De concurrentie



**Audi A3 Sportback 40 TFSI e**  
€ 41.750,-  
★★★★



**Toyota Prius 1.8 PHEV**  
€ 40.275,-  
★★★★



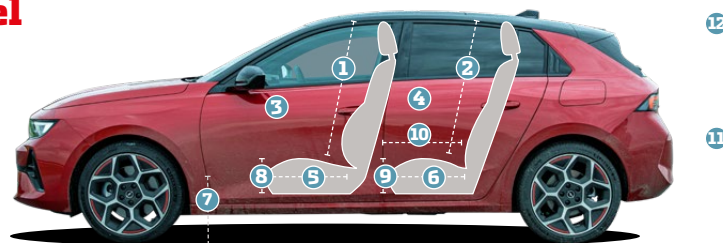
**VW Golf 1.4 E-Hybrid**  
€ 40.990,-  
★★★★



## Maten en gewichten

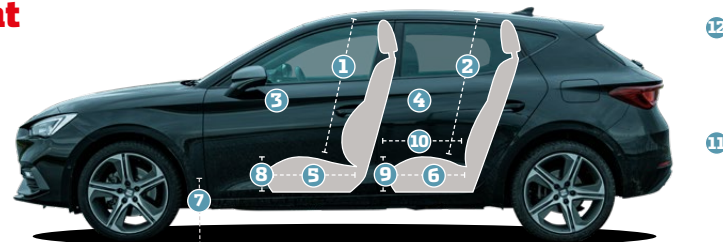
	Opel	Seat
<b>carrosserie</b>	vijfdeurs hatchback	vijfdeurs hatchback
<b>binnenhoogte voor (1)</b>	97 cm	105 cm
<b>binnenhoogte achter (2)</b>	94 cm	95 cm
<b>binnenbreedte voor (3)</b>	144 cm	144 cm
<b>binnenbreedte achter (4)</b>	134 cm	127 cm
<b>zitdiepte voor (5)</b>	53 cm	48 cm
<b>zitdiepte achter (6)</b>	44 cm	46 cm
<b>instaphoogte min./max. (7)</b>	45/54 cm	45/52 cm
<b>zithoogte min./max. (8)</b>	28/35 cm	29/36 cm
<b>achterbankhoogte (9)</b>	32 cm	31 cm
<b>zitruimte (10)</b>	64 cm	69 cm
<b>tildrempel (11)</b>	69 cm	77 cm
<b>klephoogte (12)</b>	186 cm	190 cm
<b>inhoud bagageruimte</b>	min. 352 l, max. 1268 l	min. 270 l, max. 1191 l
<b>tankinhoud</b>	42 l	40 l
<b>draaicirkel</b>	10,7 m	10,5 m
<b>kentekengewicht</b>	1578 kg	1514 kg
<b>max. toegelaten gewicht</b>	2150 kg	2060 kg
<b>max. trekgewicht</b>	1450 kg	1500 kg

## Opel



wielbasis 267,5 cm  
lengte 437,4 cm breedte 186,0 cm hoogte 144,2 cm spoorbreedte v/a 155,1 cm/154,6 cm

## Seat



wielbasis 268,2 cm  
lengte 436,8 cm breedte 179,9 cm hoogte 146,0 cm spoorbreedte v/a 155,8 cm/151,4 cm

## Testresultaten

	Opel	Seat
<b>topsnelheid (km/h)</b>	225*	220*
<b>acceleratie (s)</b>		
0-50 km/h	3,2	3,6
0-80 km/h	5,8	5,7
0-100 km/h	7,9 (7,6*)	7,7 (7,5*)
0-120 km/h	10,9	10,1
0-140 km/h	14,4	13,4
<b>acceleratie elektrisch (s)</b>		
0-50 km/h	3,8	3,9
0-80 km/h	9	8,2
0-100 km/h	13,5	12,8
0-120 km/h	18,9	18
<b>tussenaccel. (s)</b>		
80-120 km/h in d	5	4,9
100-140 km/h in d	6,6	6,2
<b>geluid (db(a))</b>		
50 km/h	58,2	56,6
80 km/h	62,5	63,5
100 km/h	65,5	66,6
120 km/h	66,8	68,2
140 km/h	70,2	70,4
<b>tellerafwijking (km/h)</b>		
50 km/h	52	52
80 km/h	82	82
100 km/h	102	102
120 km/h	122	122
140 km/h	142	143
<b>toerental (min<sup>-1</sup>) in hoogste versn. bij</b>		
100 km/h	n.v.t.	2050
120 km/h	n.v.t.	2450
140 km/h	n.v.t.	2900
<b>remweg (m)</b>		
100-0 km/h	40	39,6
<b>VDA uitwijkproef</b>		
max. inrijnsnelheid met esp (km/h)	77,1	76,7
<b>testcondities</b>		
kilometerstand	vochtig	vochtig
kilometerstand	1491	22424
omgevingstemperatuur	23 °C	23 °C

\* = fabrieksopgave



## Standaarduitrusting

	Opel	Seat
<b>interieur</b>		
axiaal verstelb. stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelb. stuurw.	ja	ja
verwarmbaar stuurwiel	ja	nee
multifunctioneel stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelb. voorst.	ja	ja
elek. verstelbare stoelen	nee	nee
stoelverwarming	ja	nee
in delen neerklaph. achterb.	ja	ja
leren bekleding	nee	nee
middenarmsteun	ja	ja
<b>licht, zicht &amp; klimaat</b>		
elektrisch bed. ramen v/a	ja	ja
elek. verstelb. buitensp.	ja	ja
elek. verwarmb. buitensp.	ja	ja
aut. dim. binnenspiegel	ja	ja
regensensor/lichtsensor	ja/ja	ja/ja
led koplampen	ja	ja
dagrijverl./mistlampen	ja/ja	ja/ja
aircond./climatic control	ja/ja	ja/ja
verwarmbare voorruit	nee	nee
<b>elektronica</b>		
infotainmentsysteem/navi.	ja/nee	ja/ja
digitaal dashboard	ja	ja
head-up display	nee	nee
apple carplay/android auto	ja	ja
mirror link	ja	ja
smartphone app	ja	ja
usb-a/usb-c/ 12v-aansl.	nee/ja/ja	nee/ja/ja
spraakbediening	ja	ja
draadloze telefoonlader	nee	nee
<b>rijassistentie</b>		
cruise control/adaptief	ja/ja	ja/ja
snelheidsbegrenzer	ja	nee
parkeersensoren v/a	ja	ja
parkeercamera/360-graden	ja/ja	ja/nee
inparkeerassistent	nee	ja
stadsremsysteem	ja	ja
rijstrookassistent	ja	ja
stuurassistent	nee	ja
dodehoekassistent	nee	ja
achteruitrijdassistent	nee	ja
<b>veiligheid</b>		
twee airbags/zij-airbags vóór	ja/ja	ja/ja
zij-airbags achter	ja	ja
gordijnairbags	ja	ja
knieairbag/centrale airbag	nee/nee	nee/ja
crash sensor	nee	ja
<b>overig</b>		
centr. vergrendeling	ja	ja
schuif/kanteldak	nee	nee
panoramadak	nee	nee
lichtmetalen wielen	ja	ja
metalliek lak	nee	nee
adaptieve schokdempers	nee	nee

## Kosten en onderhoud

	Opel	Seat
<b>catalogusprijs</b>	€ 44.249,-	€ 40.250,-
<b>fiscale waarde</b>	€ 43.050,-	€ 39.340,-
<b>prijs testauto</b>	€ 44.269,-	€ 45.674,-
<b>kosten rijklaar maken</b>	€ 1199	€ 792,87
<b>houderschapsbelasting p.j.</b>	€ 460,-	€ 416,-
<b>leaseprijs*</b>	€ 726,91	n.b.
<b>verzekeringspremie**</b>	€ 969,60	€ 1069,68
<b>onderhoudsintervallen</b>	30.000 km/1 jaar	variabel
<b>garantietermijn</b>	2 jaar/onbeperkt	4 jaar/100.000 km

\* 20.000 km per jaar, looptijd 48 maanden, Alphabet

\*\* 15.000-25.000 km per jaar, Nationale Nederlanden, 10 schadevrije jaren

## Verbruik en milieu

	Opel	Seat
<b>verbruik</b>	gemiddeld 1 op 90,9	gemiddeld 1 op 71,4
<b>elek. actieradius</b>	61 km	62 km
<b>testverbruik gemiddeld*</b>	1 op 17,5	1 op 18,9
<b>actieradius</b>	735 + 50 km	756 + 61 km
<b>milieulabel</b>	A	A
<b>CO<sub>2</sub>-emissie</b>	25 g/km	27 g/km

\* met lege accu

## Eindoordeel

Van alle auto's op dit Stellantis plug-in hybride-platform is de Opel Astra tot nu toe onze favoriet. De no-nonsense, gebruik-gefoceuste aanpak is niet uit het merk-DNA verdwenen onder de 'nieuwe' eigenaar. Maar met de beschikbare onderdelen kunnen de Opel-medewerkers geen wonderen verrichten. Voor de Astra geldt dezelfde kritiek als we op de zustermodellen hebben geuit, zoals middelmatige rijeigenschappen, ondermaatse infotainmentvoorzieningen, een krap interieur en een lastig te doseren rempedaal. In deze dure uitvoe-

ring is hij zijn prijs zeker niet waard, als instapper onder de 40.000 euro wel. De Seat Leon overvleugelt de Astra op vrijwel elk vlak. Het is een vlot ogende en rijdende auto met een zuiniger en dynamischer aandrijflijn. Op het infotainment-systeem na hebben we niet echt verbeterpunten gevonden. Behalve de leverbaarheid dan, want als daar niet snel een oplossing op wordt gevonden, is de Opel alsnog winnaar 'by default'.

**1. Seat Leon** ★★★★★  
**2. Opel Astra** ★★★